

***SURFACE TRANSPORTATION BOARD***  
***(JUNTA DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE)***  
***Washington, DC 20423***

*Section of Environmental Analysis*

Mayo 2, 2003

Asunto: Registro STB (STB Finance Docket) No. 34079, San Jacinto Rail Limited – Exención Administrativa para la Construcción – y Burlington Northern And Santa Fe Railway Company – Exención Administrativa para la Operación – Línea Férrea Tipo Build-Out al Bayport Loop Cerca de Houston, Condado de Harris, Texas: Aviso de Disponibilidad del Reporte de Impacto Ambiental (EIS)

A Todas las Partes Interesadas:

El 30 de agosto de 2001, los ferrocarriles San Jacinto Rail Limited (SJRL) y The Burlington Northern and Santa Fe Railway (BNSF) (en adelante denominados en conjunto como los Solicitantes), presentaron una solicitud ante la Junta de Transporte de Superficie (Surface Transportation Board, en adelante denominada la Junta), de acuerdo con lo establecido en el Título 49 Sección 10502 del Código de los Estados Unidos de América (U.S.C., por sus siglas en inglés), para obtener permiso para la construcción, por parte del SJRL, y permiso para la operación, por parte del BNSF, de una nueva línea férrea cercana a Houston, Condado de Harris, Texas. En su petición, los Solicitantes propusieron la construcción una nueva línea férrea de aproximadamente 12.8 millas de longitud para prestarle servicio a las industrias petroquímicas del Distrito Industrial de Bayport (Bayport Loop).

La Sección de Análisis Ambiental (SEA, por sus siglas en inglés) de la Junta anuncia la disponibilidad de la Versión Final del Reporte de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) para el Proyecto Bayport Loop Build-Out propuesto. La Versión Final del EIS fue preparada en cooperación con tres agencias Federales: la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés), la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA, por sus siglas en inglés) y la Guardia Costera de los E.U.A. (USCG, por sus siglas en inglés). Excepto donde se señale lo contrario, la Versión Final del EIS incorpora por referencia el Borrador del EIS.

La Versión Final del EIS está basada en el análisis independiente realizado por la SEA, en consultas realizadas con agencias gubernamentales, funcionarios de elección pública, organizaciones comunitarias y miembros del público, así como en una consideración cuidadosa de los comentarios presentados sobre el Borrador del EIS. Por las razones expresadas en la Versión Final del EIS, la SEA no ha modificado las conclusiones presentadas en el Borrador del EIS en cuanto a que la Acción Propuesta y sus Alternativas causarían impactos moderados sobre

humedales, aguas superficiales y recursos biológicos (comunidades vegetales) e impactos despreciables o nulos sobre las demás áreas consideradas.

Dada la similitud de la mayoría de los impactos asociados con las Alternativas de Construcción (la Acción Propuesta, el Cruce Original del Taylor Bayou y las Alternativas 1C, 2B y 2D) y dado el grado moderado o despreciable de los impactos potenciales, ninguna de las alternativas ha surgido como claramente preferible. Si bien las distintas Alternativas de Construcción presentan diferentes pros y contras, ninguna de las diferencias entre ellas es suficientemente notable como para persuadir a la SEA de que una de las Alternativas de Construcción es mensurablemente superior o inferior a las demás. La SEA, si estuviese actuando independientemente, designaría la Acción Propuesta de los Solicitantes como la alternativa preferida.

Si bien está de acuerdo con la SEA en cuanto a que no existen impactos ambientales potenciales significativos, la FAA ha señalado que, por razones discutidas en mayor detalle en la Versión Final del EIS, la FAA preferiría que la SEA no designe la Acción Propuesta de los Solicitantes como la alternativa preferida. En vista de la inquietudes planteadas por la FAA, y según se discute en detalle en la Versión Final del EIS, la SEA ha designado la Alternativa 1C como la alternativa preferida. La Alternativa 1C es una modificación de la Acción Propuesta basada en las consultas realizadas por la SEA con la FAA y con la Ciudad de Houston. Sin embargo, teniendo en cuenta que todas las distintas Alternativas de Construcción resultarían en impactos en general similares, ninguno de los cuales sería significativo, la SEA recomienda que la Junta establezca que todas las Alternativas de Construcción son completamente aceptables desde un punto de vista ambiental y deberían ser aprobadas.

Si la Junta decide otorgar aprobación definitiva a este proyecto, la SEA recomienda que la Junta otorgue permiso a los Solicitantes para construir y operar cualquiera de las Alternativas de Construcción analizadas en detalle y que la Junta imponga las 76 medidas de mitigación voluntarias desarrolladas por los Solicitantes y las 4 medidas de mitigación adicionales que la SEA desarrolló en la Versión Final del EIS.

La Región 6 de la Agencia de Protección Ambiental de los E.U.A. (USEPA, por sus siglas en inglés) revisó el Borrador del EIS y asignó al Borrador del EIS y a la Acción Propuesta la clasificación “carente de objeciones” (“lack of objections”, en inglés), que es la clasificación más alta otorgada por la USEPA. La USEPA declaró que el Borrador del EIS “demuestra que la Acción Propuesta no causaría impactos significativos sobre el medio ambiente humano y causaría impactos despreciables en todas las demás áreas.”

La Versión Final del EIS, la cual está organizada de acuerdo con los reglamentos del Concejo de Calidad Ambiental del Presidente (CEQ, por sus siglas en inglés) ha de ser leída en conjunto con el Borrador del EIS, el cual brinda información más detallada sobre la Acción Propuesta y sus Alternativas a los responsables de la toma de decisiones en agencias gubernamentales y a los miembros del público. El Borrador del EIS describe el propósito y la necesidad, la Acción Propuesta y sus Alternativas, el medio ambiente existente y los impactos

ambientales potenciales asociados con la Acción Propuesta y sus Alternativas. El Borrador del EIS también incluye un glosario de términos y una lista de siglas y abreviaturas. La Versión Final del EIS incluye respuestas a los comentarios presentados por el público sobre el Borrador del EIS, incluye correcciones - principalmente con respecto a datos sobre justicia ambiental, así como algunas correcciones menores a información presentada en el Borrador del EIS -, presenta una discusión sobre las conclusiones de la SEA en cuanto al análisis ambiental e incluye las recomendaciones de mitigación ambiental definitivas de las SEA. Adicionalmente, la Versión Final del EIS refleja el trabajo adicional realizado por la SEA desde la publicación del Borrador del EIS con el fin de confirmar las conclusiones presentadas en el Borrador del EIS en cuanto a impactos relacionados con vibración y con humedales, terminar el proceso de consulta en materia de hábitat esenciales para peces (“Essential Fish Habitat” en inglés), evaluar las áreas de conservación propuestas voluntariamente por los Solicitantes para determinar el potencial de dichas áreas para atraer vida silvestre y aves que pudiesen constituir un peligro para la aviación en Ellington Field y desarrollar medidas de mitigación apropiadas.

Como parte del proceso para tomar su decisión final, la Junta considerará la totalidad del expediente ambiental, incluyendo todos los comentarios del público, el Borrador del EIS, la Versión Final del EIS y las recomendaciones definitivas de la SEA sobre medidas de mitigación.

La SEA anticipa que la USEPA publicará una notificación de disponibilidad de la Versión Final del EIS en el *Federal Register* el 9 de mayo de 2003. La votación de la Junta en cuanto a si otorgará aprobación definitiva a esta propuesta ocurrirá no antes de ese mismo día (esto es, no antes del 9 de mayo de 2003). La fecha límite para interponer recursos administrativos (“administrative appeals” en inglés) será 30 días después de la publicación de la notificación sobre la Versión Final del EIS, incluyendo el día 9 de junio de 2003. Por otra parte, la decisión final de la Junta no se hará efectiva antes de 30 días (esto es, no antes del 9 de junio de 2003). Este calendario brindará al público tiempo suficiente para interponer recursos administrativos con miras a la revisión de todos los aspectos de la decisión definitiva de la Junta y es consistente con los reglamentos del CEQ establecidos en la parte 1506.10(b) del Título 40 del Código Federal de Reglamentos (40 CFR 1506.10(b)). La Junta tomará en consideración cualesquiera recursos administrativos en decisiones posteriores.

La totalidad de la Versión Final del EIS ha sido enviada por correo a las principales agencias gubernamentales encargadas de su revisión, a funcionarios de elección pública y a organizaciones comunitarias, así como a partes consignadas en el registro del proceso (“parties of record” en inglés). Además, el documento está disponible para su revisión por todas las personas interesadas en la sección de referencia de las bibliotecas públicas en el área del proyecto en las cuales está también disponible el Borrador del EIS. Para obtener información sobre los lugares en los cuales está disponible la Versión Final del EIS para su revisión o para solicitar una copia del documento se invita a las personas interesadas a llamar al número telefónico libre de cargo de la SEA (Environmental Hotline): 1-888-229-7857 (TDD para personas sin capacidad auditiva: 1-800-877-8339). La totalidad del documento también está disponible en el sitio de Internet de la Junta (<http://www.stb.dot.gov> - buscar bajo “Environmental Issues,” luego “Key Cases,” y finalmente “Bayport Loop”).

La SEA aprecia los esfuerzos realizados por todas las partes interesadas que revisaron el Borrador del EIS y presentaron comentarios sobre el mismo. Gracias por su interés y su participación en el proceso de evaluación ambiental.

Sinceramente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Victoria Rutson". The signature is fluid and cursive, with a large initial 'V'.

Victoria Rutson

Jefe

Sección de Análisis Ambiental